

МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.22

КАСПРУК О.С.

ІСТОРИКО-ПРАВОВА РЕТРОСПЕКТИВА ВЗАЄМОДІЇ КРАЇН  
УЗДОВЖ ВЕЛИКОГО ШОВКОВОГО ШЛЯХУ

У статті розглядаються актуальні правові питання міждержавної взаємодії в контексті ініціативи щодо відродження Великого шовкового шляху. Надано розгорнуту характеристику передбачуваних викликів та вигод для країн-учасниць проекту. Особливу увагу приділено аналізу й пошуку нових механізмів міжнародно-правового регулювання транспортних перевезень у рамках ініціативи «Один пояс – один шлях».

**Ключові слова:** Великий шовковий шлях, «Один пояс – один шлях», Китай, міжнародне право, економічне співробітництво, міжнародний транспортний коридор.

В статье рассматриваются актуальные правовые вопросы межгосударственного взаимодействия в контексте инициативы о возрождении Великого шелкового пути. Дается развернутая характеристика предполагаемых вызовов и выгод для стран-участниц проекта. Особое внимание уделено анализу и поиску новых механизмов международно-правового регулирования транспортных перевозок в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

**Ключевые слова:** Великий шелковый путь, «Один пояс – один путь», Китай, международное право, экономическое сотрудничество, международный транспортный коридор.

The article examines current legal issues of state cooperation within the frameworks of the Great Silk Road revival. A detailed characteristic of expected challenges and benefits for the participating countries is given. Special attention is paid to the analysis and the search of new mechanisms of international legal regulation of transport in the framework of the «One Belt, One Road» initiative.

**Key words:** Great Silk Road, «One Belt – One Road», China, international law, state economic cooperation, international transport corridor.

**Вступ.** Сучасні тенденції розвитку міжнародних транспортних перевезень, які спричинені, з одного боку, нарощуванням глобалізаційних процесів, а з іншого – поглибленням процесів фрагментації міжнародних відносин, зумовили потребу закріплення якісно нових елементів у правилах поведінки між країнами в межах сучасного міжнародного правопорядку. Водночас поряд зі створенням глобального співтовариства відбувається пошук суб'єктами власних вигод і найсприятливіших умов, вміння досягати домовленостей на основі компромісів.

Великий шовковий шлях – це приклад успішного регіонального співробітництва, заснований на взаємній повазі, вільному переміщенні товарів та ідей. У сучасних умовах Китай і країни Центральної Азії шляхом тісної взаємодії прагнуть відновити історичну транспортну магістраль. На відміну від історичного Шовкового шляху сучасний проект ототожнюється не лише із караванними маршрутами, а й зорієнтований на розвиток єдиного універсального простору.

**Постановка проблеми.** Оптимізація багатосторонньої взаємодії в рамках проекту «Один пояс – один шлях» неможлива без поетапної гармонізації правової бази транспортних перевезень. Об'єднання національних транспортних систем в єдину структуровану систему постійно стикається із проблемою відмінності транспортного законодавства й технологічної бази різних країн, що перешкоджає формуванню єдиного транспортного комплексу.

**Метою статті** є дослідження історичних особливостей взаємодії країн уздовж Великого шовкового шляху в розрізі міжнародного права й визначення можливих перспектив проекту «Один пояс – один шлях».

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Особливості Великого шовкового шляху досліджували такі вчені: М. Ефимова, В. Романико, В. Шалаєв, Н. Ахметшин, Б. Ставіській, А. Малков та інші. Аналіз робіт вітчизняних і зарубіжних вчених дозволяє зробити висновки, що дотепер цьому питанню приділялось достатньо уваги в розрізі історії й культурних зв'язків. Історико-правова ретроспектива взаємодії країн уздовж стародавніх караванних шляхів досліджена в недостатній мірі.

**Основні результати дослідження.** Відкриття й функціонування Великого шовкового шляху, по якому і здійснювалися зовнішньополітичні контакти із країнами Заходу й Півночі, сприяло розвитку міжнародно-правового співробітництва. Досить тривалий період Шовковий шлях залишався основною трасою переміщення товарів і підтримання дипломатичних відносин. Маршрут Великого шовкового шляху змінювався протягом століть: виникали нові його відгалуження, інші ж, навпаки, відмирили, а міста й торговельні пункти, розташовані вздовж доріг, приходили в занепад. Відносини між кочівниками й осілим населенням постійно еволюціонували – від військової конфронтації до співпраці в різних сферах, що відбилося на розвитку міжнародного права. Феномен міжнародних торговельних суперечок відіграв досить велику роль у переході від збройних конфліктів до мирного врегулювання.

Незважаючи на те, що багато міст, через які проходив історичний Шовковий шлях, давно зникли, ідея з'єднати Європу й Азію більш ніж актуальна. Пропозиції зі створення проекту «Один пояс – один шлях», який включає в себе «Економічний пояс Шовкового шляху» й «Морський Шовковий шлях», озвучив у вересні 2013 року голова КНР Сі Цзіньпін у рамках візиту до країн Центральної й Південно-Східної Азії. Це викликало підвищену увагу як в Китаї, так і за кордоном [1].

Проект включення молодих держав у регіональну транспортну мережу вкрай важливий, так як відкриває довгострокові перспективи розвитку Великого шовкового шляху. Це актуалізує завдання розгляду специфічних аспектів крізь призму глобальних процесів, що, в свою чергу, дозволяє надати кваліфіковану оцінку ролі й значенню історичного Шовкового шляху в системі сучасних міжнародних відносин, зокрема, в Євразійському регіоні.

У цьому напрямку активно розробляються й впроваджуються міжнародні транспортні програми й проекти. Реалізація ініціативи «Один пояс – один шлях» переконливо акцентує увагу на змінах у світових інтеграційних процесах. Міжнародний центр економічного життя поступово зсувається на територіальні простори Євразії й Азіатсько-Тихоокеанського регіону [2, с. 46].

За словами Сі Цзіньпіна, «даний проект – це не соло Китаю, а справжній хор великої кількості країн». Підкреслюючи відкритий і кооперативний характер ініціативи «Один пояс – один шлях», китайські джерела використовують термін «симфонія» [3, с. 7–13].

Як зазначає директор Центру досліджень Східнокитайського педагогічного університету Фен Шаолей, «присування й реалізація концепції «Один пояс – один шлях» нагадує потік води, який прагне заповнити весь вільний простір» [4]. Проект реалізується в рамках переговорів про вільну торгівлю, а також шляхом підписання двосторонніх і багатосторонніх угод. Протириччя між різними структурами або стратегіями регіонального співробітництва існували завжди, тому ініціатива «Один пояс – один шлях» орієнтована на зв'язування різних регіональних систем і має допомогти вирішенню таких проблем.

Науковець Хань Ліхуа вважає, що «сама концепція «Один пояс – один шлях» зможе, з одного боку, задовольнити потребу Китаю у внутрішній економічній трансформації, а з іншого – вирішити економічні потреби країн Євразії, що знаходяться вздовж Шовкового шляху» [5, с. 67]. Таким чином, дана стратегія відкриває нові можливості для взаємовигідної співпраці між Китаєм і країнами Євразії.

«Один пояс – один шлях» – це не просто транспортний проект, а комплексний план міжнародного співробітництва цілого ряду держав, що включає в себе численні проекти розвитку інфраструктури, промисловості, торгівлі й сфери послуг, який дозволить забезпечити стабільне й безпечне середовище для розвитку не тільки західних районів Китаю, але й всього центру Євразії, в повній мірі розкрити його потенціал.

В даний час експертне співтовариство намагається виробити взаємовигідні компромісні рішення із вибудовування міжнародної системи транспортних коридорів, каналів культурних і гуманітарних обмінів, пов'язаних із втіленням у життя китайського проекту [6, с. 199]. Відносини між Китаєм і іншими країнами у світлі ініціативи не вільні від цілого ряду труднощів і ризиків. Разом з тим Китай поважає обраний учасниками ініціативи шлях самостійного розвитку, дотримується принципу взаємної підтримки в ключових проблемах розвитку.

Натепер можливі три базових варіанти розвитку міжнародних транспортних перевезень у межах Великого шовкового шляху: національний, регіональний і міжнародний. Фундаментом для відродження історичного Великого шовкового шляху повинен виступати кожен із трьох вищезазначених варіантів [7, с. 96–108].

Згідно із національним варіантом розвитку ініціативи «Один пояс – один шлях», кожна із транзитних держав має прагнути досягати вигод для національних перевізників й інших операторів ринку й економіки в цілому. Розвиток євразійських транспортних зв'язків і використання транзитного потенціалу є одним із найважливіших пріоритетів транспортної політики країн Центральної Азії й

інших країн, транспортні комунікації яких можуть брати участь у забезпеченні перевезень між двома континентами.

Варіант регіонального співробітництва базується на тісному регіональному співробітництві транзитних держав, включаючи реалізацію перспективних інтеграційних проєктів, із метою спільного використання вигод географічного положення й транспортних комунікацій, уніфікації процесу перевезення й ліквідації різних бар'єрів для учасників міжнародних перевезень.

Міжнародне співробітництво передбачає участь у відновленні Великого шовкового шляху міжнародних організацій, а також альянсів, створених транснаціональними корпораціями. По суті, міжнародні організації вже приступили до реалізації даного варіанту розвитку ініціативи. Початок був покладений спільними зусиллями Європейської Економічної Комісії ООН (далі – ЄЕК ООН) й Економічної й Соціальної Комісії ООН для Азії й Тихого Океану (ЕСКАТО ООН), які ініціювали розробку Спільної програми розвитку євразійських транспортних зв'язків. Ці спроби знайшли відображення в Програмі «Транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія» (ТРАСЕКА), Програмі ООН із розвитку країн, що не мають виходу до моря, й країн транзиту, в прийнятих деклараціях міжнародних конференцій і форумів.

**Висновки.** Саме з'єднання традиційних торговельних шляхів у єдину, але розгалужену трансконтинентальну торговельну мережу призвело до виникнення такого історичного феномену, як Великий шовковий шлях. Не зважаючи на те, що нині існують чисельні міжнародні транспортні проєкти, проблема формування універсальної транспортної системи, яка б охоплювала якнайбільшу кількість країн, досі залишається актуальною. Історія розвитку окремих видів транспортних перевезень і відмінності транспортного законодавства різних країн завжди виступали як у ролі об'єднувального фактора для окремих транспортних систем в єдину систему, так і здійснювали різноманітні перешкоди проходженню інтеграційних процесів.

Таким чином, Великий шовковий шлях – це багатогранна культурно-історична система відносно за різних історичних умов. Це особливе утворення характеризується не тільки загальносистемними, але й специфічними особливостями взаємодії в різних сферах.

Для відродження Великого шовкового шляху й його якісного функціонування в рамках сучасного міжнародного права необхідно здійснити наступні кроки: поглибити двостороннє й багатостороннє співробітництво з країнами-учасниками ініціативи «Один пояс – один шлях» шляхом розвитку гармонізованої нормативно-правової бази; забезпечити свободу транзиту й встановити національний режим щодо доступу до ринку вантажних перевезень; усунути затримки й бар'єри на всіх маршрутах у напрямку Європа-Азія.

#### Список використаних джерел:

1. Юйцзюнь Ф. Экономический пояс Шелкового пути обладает глубоким смыслом // Жэньминь жибао онлайн. – 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://russian.people.com.cn/95181/8519807.html>.
2. О перспективах развития «Шелкового пути» / Приходько Н., Ващук С., Романико В., Шалаев И. // Вестник АмГУ. – 2015. – №70. – С. 41–46.
3. Michael D. Swaine. Chinese Views and Commentary on the «One Belt, One Road» Initiative // China Leadership Monitor. – 2015. – №47. – С. 1–43.
4. Feng Shaolei. The background and prospects of the evolution of China's foreign strategies in the new century // Valdai Papers. – 2015. – №34. – С. 1–14.
5. Лихуа Х. Перспектива стыковки стратегии «Один пояс – один путь» и Евразийского экономического союза // Управленческое консультирование. – 2015. – №11. – С. 66–70.
6. Ефимова Л. Индонезийская «морская ось мира» и «китайский морской шелковый путь XXI века» / Ефимова Л.М. // Вестник МГИМО Университета. – 2015. – № 6 (45). – С. 196–204.
7. Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. – Совместный проект Международного автомобильного союза автомобильного транспорта и редакции [www.polpred.com](http://www.polpred.com). – Москва, 2007. – 228 с.